

Noviembre

2019

PLAN

MOVILIDAD

FUENLABRADA

DISTRITO **C**ENTRO

DOCUMENTO II

Propuestas
provisional



ÍNDICE

0. PLANTEAMIENTO GENERAL.....	5
0.1 Objetivos: Estrategia 70-30.....	5
0.2 Escenarios temporales y estrategias de actuación	6
1. PEATONALIZACIÓN DEL CENTRO DE FUENLABRADA.....	7
1.1 Definición de la actuación	7
1.2 Impacto de la actuación.....	11
2. MEJORA DE LOS ITINERARIOS PEATONALES Y OPTIMIZACIÓN DE LA GESTIÓN VEHICULAR EN DISTINTAS INTERSECCIONES DEL DISTRITO CENTRO..	15
2.1 Calle Luis Sauquillo – Calle Grecia.....	15
2.2 Calle Extremadura – Calle Creta	16
2.3 Calle Honda.....	17
2.4 Calle Lavadero – Calle Extremadura	18
2.5 Calle La Fuente – Calle Extremadura	19
2.6 Calle Olivar – Calle Aldehuela – Calle Constitución	20
2.7 Av. Francisco Javier Sauquillo – Calle Leganés	21
2.8 Calle Humilladero	212
2.9 Calle Luis Sauquillo – Calle Móstoles (Fases I y II).....	213
3. REORDENACIÓN DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO	244
4. REORDENACIÓN DEL APARCAMIENTO	266
5. MEJORA DE LA OFERTA PEATONAL DE LAS CALLES DEL ÁMBITO.....	288
6. COBERTURA ESTACIÓN DE TREN E IMPLEMENTACIÓN.....	30

Índice de ilustraciones

<i>Ilustración 1: Objetivo de la distribución del espacio público en el centro de Fuenlabrada. Fuente DOYMO.....</i>	<i>5</i>
<i>Ilustración 2: Propuesta de peatonalización y localización de las cámaras de lectura de matrículas..</i>	<i>7</i>
<i>Ilustración 3: Propuesta de peatonalización excluyendo la calle Luis Sauquillo y localización de las cámaras de lectura de matrículas.....</i>	<i>8</i>
<i>Ilustración 4: Plazas de aparcamiento suprimidas por vías</i>	<i>11</i>
<i>Ilustración 5: Déficit/Superávit de estacionamiento con las propuestas planteadas. Fuente: DOYMO</i>	<i>11</i>
<i>Ilustración 6: Grado de ocupación en hora punta de mañana (8h-9h). Actual</i>	<i>12</i>
<i>Ilustración 7: Grado de ocupación en hora punta de mañana (8h-9h). Con peatonalización.....</i>	<i>12</i>
<i>Ilustración 8: Intensidades de vehículo en hora punta de mañana (8h-9h). Situación actual</i>	<i>13</i>
<i>Ilustración 9: Intensidades de vehículo en hora punta de mañana (8h-9h). Con peatonalización</i>	<i>13</i>
<i>Ilustración 10: Variaciones respecto a la situación actual</i>	<i>14</i>
<i>Ilustración 11: Propuesta actuación en la intersección de las calles Luis Sauquillo y Grecia.....</i>	<i>15</i>
<i>Ilustración 12: Propuesta actuación en la intersección de las calles Luis Sauquillo, Creta y Extremadura.....</i>	<i>16</i>
<i>Ilustración 13: Propuesta actuación en la intersección de la calle Honda.</i>	<i>17</i>
<i>Ilustración 14: Propuesta actuación en la intersección de las calles Extremadura. Lavadero y Comunidad de Madrid.</i>	<i>18</i>
<i>Ilustración 15: Propuesta actuación en la intersección de las calles Extremadura y La Fuente.</i>	<i>19</i>
<i>Ilustración 16: Propuesta actuación en la intersección de las calles Constitución y Olivar.</i>	<i>20</i>
<i>Ilustración 17: Propuesta actuación en la intersección de la calle Leganés con Av. Fco. J. Sauquillo.</i>	<i>21</i>
<i>Ilustración 18: Propuesta de remodelación de la Calle Humilladero.</i>	<i>24</i>
<i>Ilustración 19: Propuesta de peatonalización de la calle Móstoles (Fases I y II).....</i>	<i>243</i>
<i>Ilustración 20: Sección Luis Sauquillo: actual, arriba; propuesta, abajo.</i>	<i>244</i>
<i>Ilustración 21: Itinerario alternativo líneas de autobús.....</i>	<i>255</i>

<i>Ilustración 22: Cobertura 350m. desde los aparcamientos.....</i>	<i>277</i>
<i>Ilustración 23: Propuesta de sección para calle residencial, de 10m y 8,5m</i>	<i>288</i>
<i>Ilustración 24: Propuesta de ampliación de la zona peatonal a medio-largo plazo.....</i>	<i>299</i>
<i>Ilustración 25: Bicibox implantados por el Área Metropolitana de Barcelona en la red ferroviaria de Cercanías</i>	<i>30</i>
<i>Ilustración 26: Propuesta de cobertura de la línea férrea.....</i>	<i>3131</i>

0. PLANTEAMIENTO GENERAL

0.1 Objetivos: Estrategia 70-30

El Plan de Movilidad del Distrito Centro de Fuenlabrada, tiene como objetivos generales conseguir mayores niveles de sostenibilidad, eficiencia, universalidad y seguridad del sistema de movilidad. Y todo ello desde una visión compartida en la toma de decisiones.

El sistema de movilidad también debe ser **universal e inclusivo**, entendido éste como el derecho y la posibilidad de todos los ciudadanos a moverse en las mejores condiciones. La garantía de ese derecho exige, por un lado, mejorar los sistemas de transporte público, priorizándolos y dotándolos de los más elevados niveles de cobertura, frecuencia y accesibilidad. Para ello se plantea una gran transformación del núcleo urbano que permita que como mínimo un 70% del espacio público se destine al peatón.

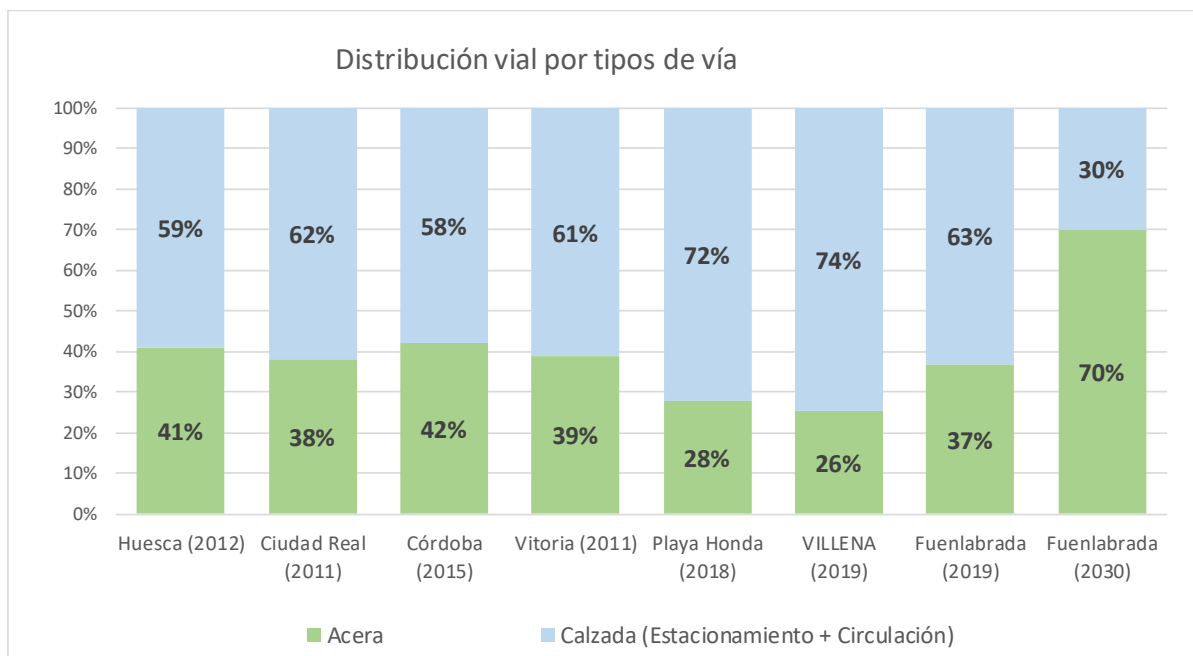


Ilustración 1: Objetivo de la distribución del espacio público en el centro de Fuenlabrada. Fuente DOYMO

Una mayor **eficiencia** comporta una mejora de la funcionalidad del sistema de movilidad de la ciudad, incrementa la calidad de vida de sus ciudadanos y acelera su progreso desde la perspectiva económica y social. En este sentido, si se mantienen los niveles de tráfico actuales se aumenta el tiempo de viaje en un 9%. No obstante, es previsible que la actuación incentive el cambio modal y haga disminuir el uso del coche en la ciudad.

Por último, la mejora de la peatonalización del Centro también implicará, al igual que en otras ciudades donde se ha llevado a cabo un proceso similar, una potenciación de la actividad terciaria de la zona.

0.2 Escenarios temporales y estrategias de actuación

Este documento contempla dos escenarios temporales de análisis:

- **Corto plazo (2023):** En este horizonte se pretende dar respuesta a los problemas detectados más importantes mediante el plan de choque, primando las actuaciones de gestión y las infraestructuras más prioritarias.
- **Largo plazo (2030):** Se considera la integración de la red ferroviaria, así como la mejora de la oferta peatonal del ámbito

La comparación entre la nueva oferta y demanda de movilidad en vehículo privado determina, para cada uno de los escenarios y periodos de análisis, unas problemáticas para cuya resolución se plantean las medidas de actuación recogidas en este documento, periodificadas igualmente en los tres escenarios propuestos.

A continuación se exponen las propuestas, clasificadas de acuerdo con las siguientes líneas estrategias:

A/ CORTO PLAZO

1. PEATONALIZACIÓN DEL CENTRO DE FUENLABRADA
2. MEJORA DE LOS ITINERARIOS PEATONALES Y OPTIMIZACIÓN DE LA GESTIÓN VEHICULAR EN DISTINTAS INTERSECCIONES DEL DISTRITO CENTRO
3. REORDENACIÓN DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO:
4. REORDENACIÓN DEL APARCAMIENTO

B/ MEDIO PLAZO

5. MEJORA DE LA OFERTA PEATONAL DE LAS CALLES DEL ÁMBITO
6. COBERTURA ESTACIÓN DE TREN Y ESTACIÓN DE AUTOBUSES

1. PEATONALIZACIÓN DEL CENTRO DE FUENLABRADA

1.1 Definición de la actuación

Esta es la medida con mayor impacto en la ciudad ya que mejora notablemente la accesibilidad de los peatones y de las bicicletas (es necesario compatibilizar su uso en esta zona no motorizada), condiciona el tráfico de vehículos privados y el transporte público, y modifica la dinámica social y económica de Fuenlabrada.

Con la adecuación de las calles del centro para la movilidad no motorizada (peatonal y ciclista) se persigue generar un espacio público urbano atractivo que permita crear ciudad, fomente la interrelación entre sus habitantes y potencie la actividad terciaria. Una manera clara de alcanzar estos objetivos es mediante la ampliación de la actual zona peatonal, circunscrita actualmente a calle de la Plaza y aledañas.

Se plantea constituir un área no motorizada que abarque todo el centro histórico y comercial de la ciudad. Se plantea incorporar la calle de las Navas, calle de la Arena y parte de la calle Móstoles así como otras vías perpendiculares. Son estas vías las más adecuadas de cara a su conversión peatonal debido a que actualmente ya presentan una mayor intensidad de peatones y constituyen itinerarios de conexión con la estación. Además, la limitada amplitud de la sección no permite segregar los flujos peatonales y vehiculares. Mención aparte sería la calle Luis Sauquillo, que aunque formaría parte de esta área se permitiría el paso del transporte público. Esta actuación será detallada con posterioridad.

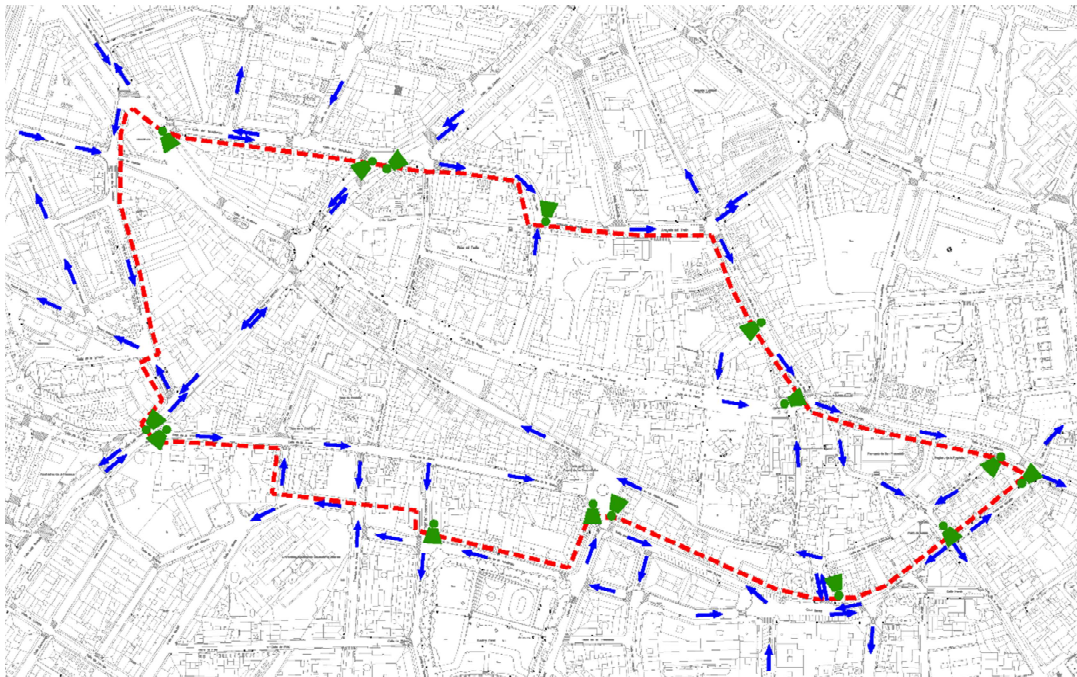


Ilustración 2: Propuesta de peatonalización y localización de las cámaras de lectura de matrículas

No obstante, se trata de una actuación de gran complejidad, por lo que se plantea otra alternativa más conservadora en donde se mantendría la circulación a través de la calle Luis Sauquillo para todos los vehículos. Desde Urbanismo se está estudiando la posibilidad de alinear la fachada este a lo establecido en el Plan General, lo que permitiría que las aceras de esta vía fueran adecuadas y accesibles.

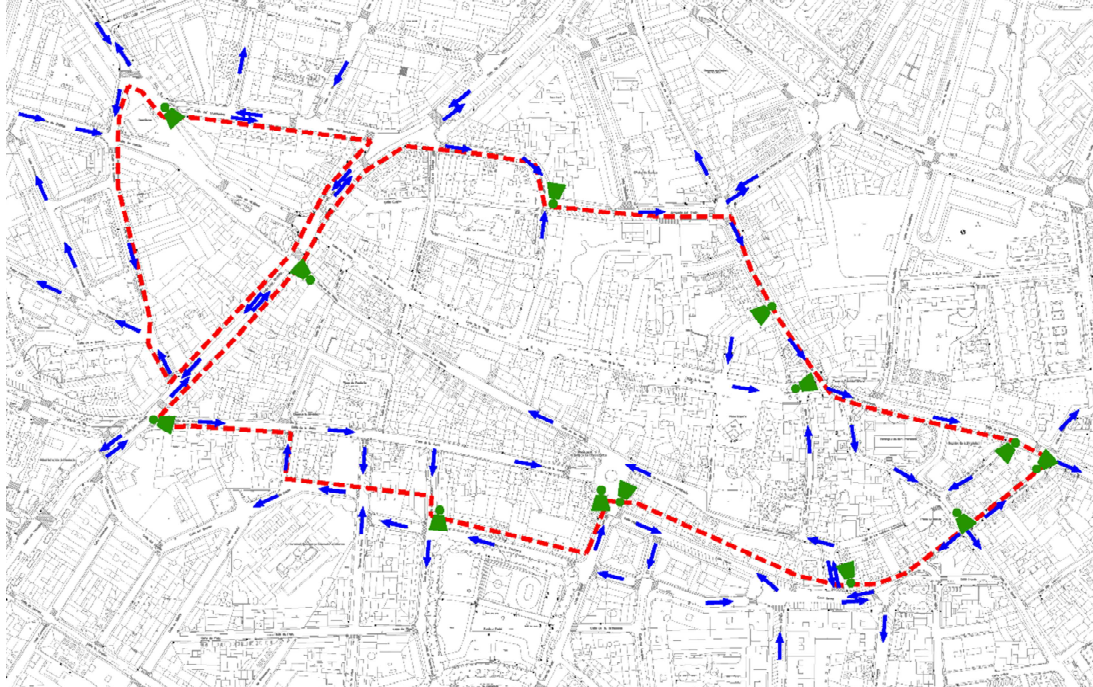


Ilustración 3: Propuesta de peatonalización excluyendo la calle Luis Sauquillo y localización de las cámaras de lectura de matrículas

Sin embargo, no se deben obviar las necesidades de transporte motorizado de ciertos usuarios de estas zonas que deben seguir siendo resueltas de manera eficaz. Es por esta razón que se plantea que sean denominadas zonas 10 con las siguientes características:

- Limitación de la velocidad circulación de vehículos a 10 km/hora
- Prioridad peatonal
- Acceso de vehículos restringido excepto para los siguientes usuarios: bicicletas, residentes (por un periodo determinado), poseedores de plaza de parking, carga y descarga (en un horario determinado), servicios, etc.
- Control mediante cámaras de lecturas de matrículas.
- Plataforma única sin distinguir espacios para acera o calzada
- Inexistencia de aparcamiento

La regulación de todos estos aspectos debe ser desarrollado mediante una ordenanza específica. Tanto dicha ordenanza como la actuación en sí debe ser objeto de un proceso en el que participen todos los agentes implicados.

A continuación, se muestra el ámbito de actuación, así como ejemplos tipo de pavimento.



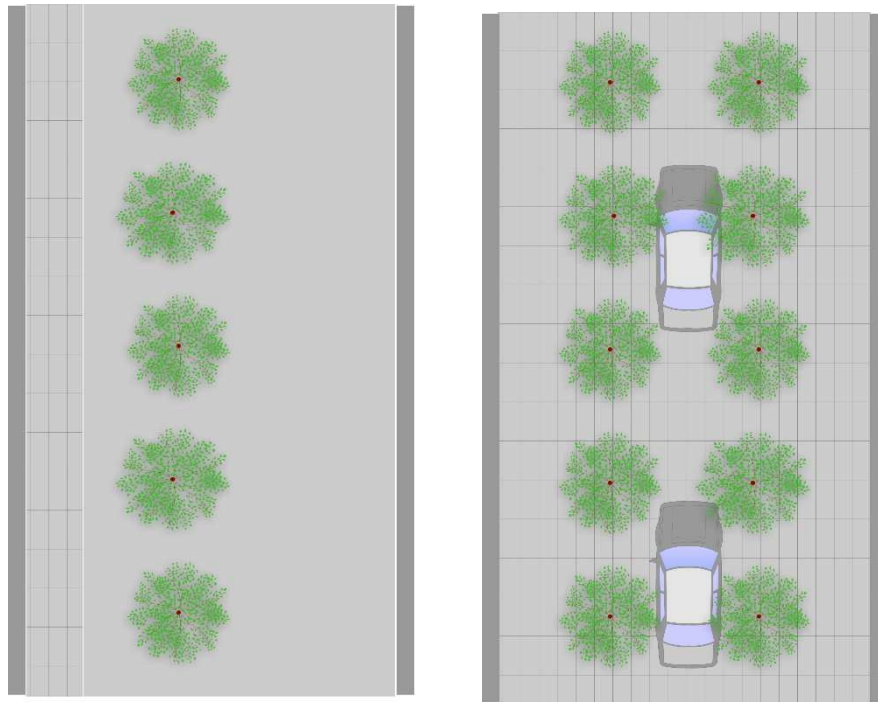
Calle Montera en Madrid (protección doble línea arbolado)



Calle Fuencarral en Madrid (protección con doble línea arbolado y mobiliario urbano)



Zona prioridad peatonal Sant Cugat y Barcelona (protección con una línea de arbolado)



Posibles secciones y plantas tipo

1.2 Impacto de la actuación

a) Sobre el aparcamiento

La propuesta de peatonalización comporta la supresión de aproximadamente 190 plazas de estacionamiento distribuidas tal y como se muestra en la siguiente tabla:

	Zona	Libre	CyD	PMR	Taxi	Motos	Vh Autorizados	Ambulancia	Total
Calle Móstoles	Estación	32		1					33
Calle Navas	Centro	25							25
Calle Arena	Centro	53							53
Pl. Cuatro Caños	Centro	7							7
Calle Mártires de Fuenlabrada	Centro	29							29
Calle Humilladero	Huerto del Cura	27	3	1					31
Pz. del Poniente	Centro	12					2		14
		185	3	2	0	0	2	0	192

Ilustración 4: Plazas de aparcamiento suprimidas por vías

La supresión de plazas podría ser absorbida en el total de la zona en base a los datos de ocupación diurna y nocturna expuestos en la diagnosis así como a los datos teóricos de déficit de estacionamiento. Aun así, en el apartado 4 se plantean alternativas a los ciudadanos del ámbito para minimizar la afectación.

Zona	En Calzada							Fuera Calzada			Turismos Censados	Déficit / Superávit Total	Déficit / Superávit Infraestructural
	Libre	CyD	PMR	Taxi	Motos	Vh Autorizados	Ambulancia	Solares/ Renfe	Aparcamientos Subterráneos	Garajes Privados			
Ayuntamiento	281	2	4		26	12	2		522	386	635	-560	348
Carrefour	96	17								344	133	-324	20
Centro	160		3							536	299	-400	136
Estación	208	4	2	4				267		94	308	-267	94
Ferial	484	2	1					40		527	574	-480	87
Huerto del Cura	142	9	3							94	150	-98	-4
La Fuente	474				4			32		282	516	-272	42
La Paz	147					3				264	136	-275	-11
Lópe de Vega	355	6	3					77		278	523	-196	159
Polígono	79									0	59	-20	-20
Total general	2 426	46	20	4	30	17	2	416	522	2 805	3 333	-2 892	851

Ilustración 5: Déficit/Superávit de estacionamiento con las propuestas planteadas. Fuente: DOYMO

b) Sobre la circulación de vehículos

La peatonalización se traduce en un aumento de la intensidad de vehículos en Av. Extremadura, Aldehuela, Olivar, Francisco Javier Sauquillo y Paseo de Roma. No obstante, en ningún caso se superan los 750 vehículos/hora por sentido y la relación entre Intensidad y Capacidad se sitúa por debajo de 1. Únicamente en algún tramo de Francisco Javier Sauquillo se supera ligeramente el 0,8.

Debe indicarse para permitir la conexión de Luis Sauquillo con calle Móstoles se plantea convertir en doble sentido de circulación la calle del Humilladero.



Ilustración 6: Grado de ocupación en hora punta de mañana (8h-9h). Actual

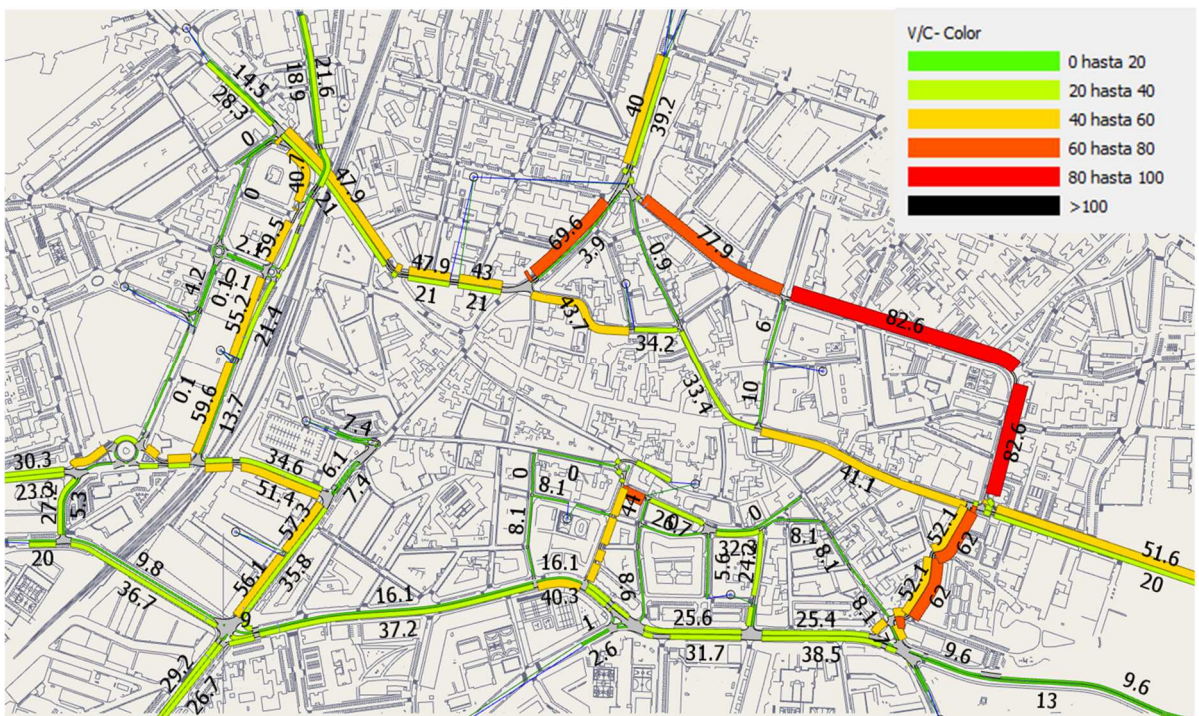


Ilustración 7: Grado de ocupación en hora punta de mañana (8h-9h). Con peatonalización



Ilustración 8: Intensidades de vehículo en hora punta de mañana (8h-9h). Situación actual

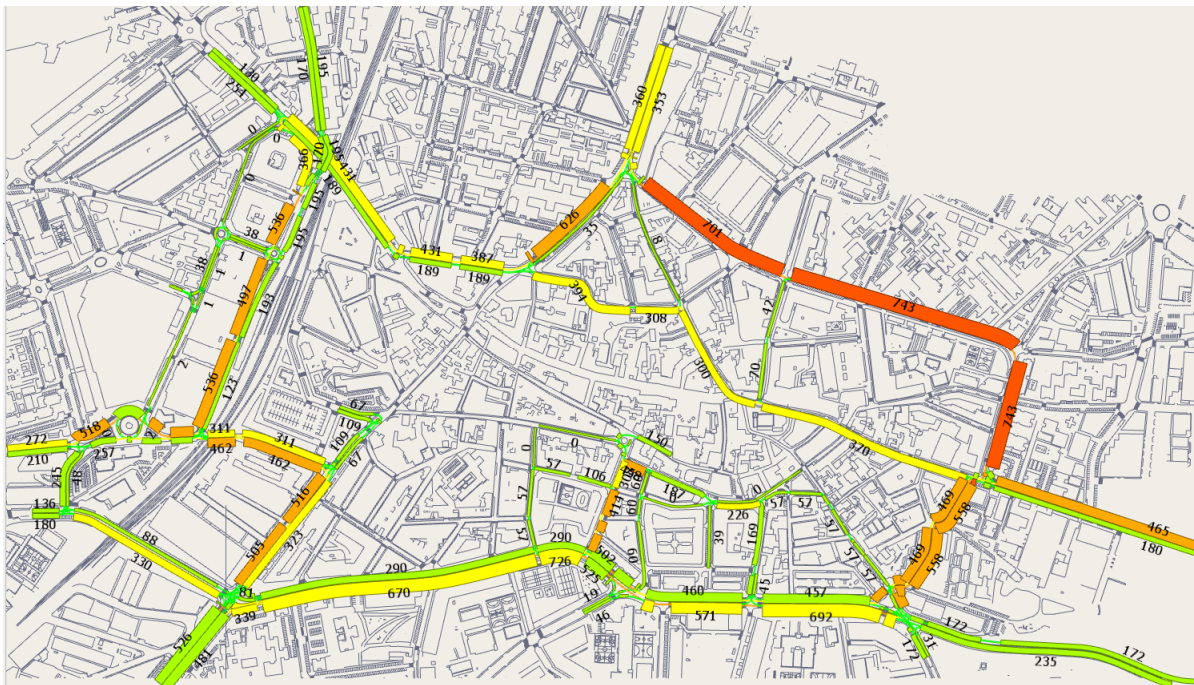


Ilustración 9: Intensidades de vehículo en hora punta de mañana (8h-9h). Con peatonalización

La supresión del tráfico por Luis Sauquillo inevitablemente comporta un aumento de la longitud y tiempo del desplazamiento al ser los itinerarios más largos. Ello se traduce en un incremento de las emisiones contaminantes y el consumo energético. No obstante, es previsible que la actuación provoque una disuasión del uso del coche que compense ampliamente estos resultados.

Por otro lado, también es considerando que se sigue utilizando el viario del ámbito, cuando es probable que muchos ciudadanos opten por la utilización de otras vías para acceder a la red metropolitana. No debemos olvidarnos que un 30% de los vehículos que pasan por el ámbito corresponden a desplazamientos entre barrios de Fuenlabrada situados fuera del ámbito y el resto de municipios de la Comunidad de Madrid.

	Actual	Futura	Ud.
Distancia recorrida	60.22	83.11	Km
Tiempo de viaje total	79.25	86.57	h.
Consumo Combustible	227.66	268.12	l.
Emisiones			
Emisión - CO2	764857.81	842743.7	g
Emisión - NOx	1084.13	1238.02	g/km
Emisión - PM	126.17	159.85	g
Emisión - VOC	969.51	1038.73	g/km

Ilustración 10: Variaciones respecto a la situación actual

2. MEJORA DE LOS ITINERARIOS PEATONALES Y OPTIMIZACIÓN DE LA GESTIÓN VEHICULAR EN DISTINTAS INTERSECCIONES DEL DISTRITO CENTRO

La limitación de acceso vehicular al centro de la población permite redefinir las intersecciones viarias, facilitando la movilidad peatonal y aumentando la eficiencia y la seguridad de la circulación de vehículos. Se plantea actuar sobre las siguientes intersecciones:

2.1 Calle Luis Sauquillo – Calle Grecia

Esta intersección no dispone de paso de peatones en el lado sur. Se propone su implantación, dado el volumen de peatones detectado, acortando la distancia actual entre pasos de peatones en Luis Sauquillo.

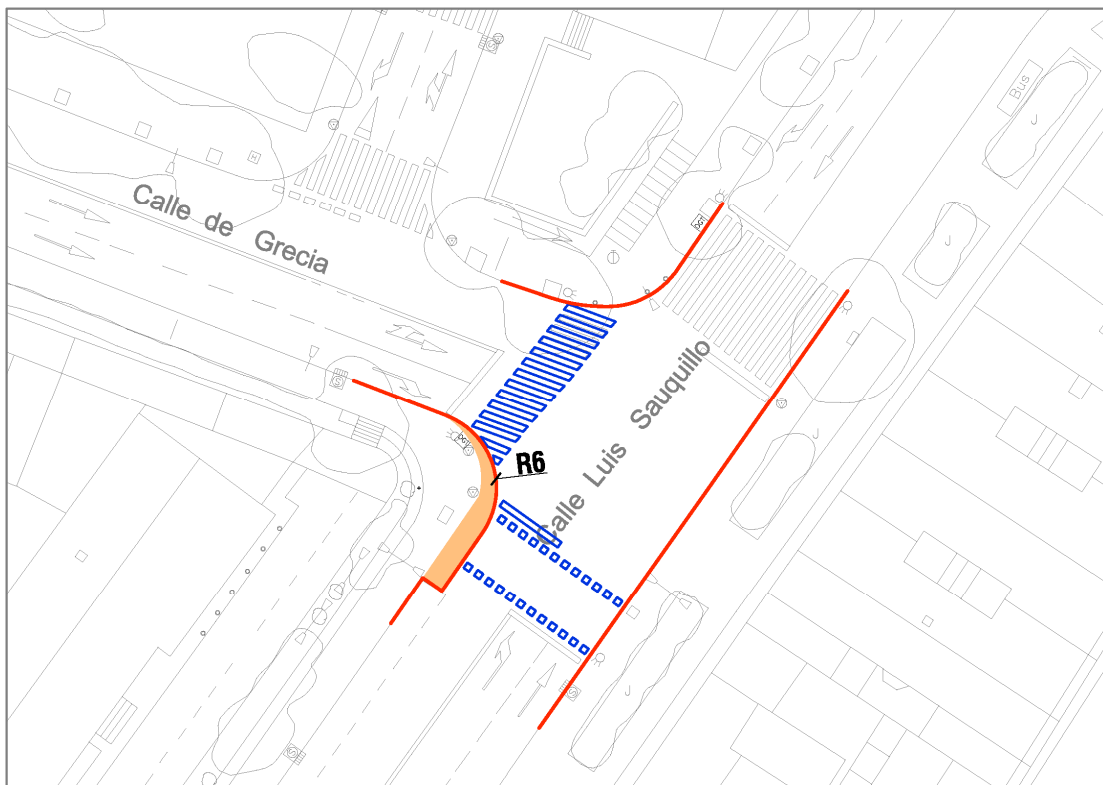


Ilustración 11: Propuesta actuación en la intersección de las calles Luis Sauquillo y Grecia

2.2 Calle Extremadura – Calle Creta

Se trata de una intersección en la que están permitidos todos los movimientos, lo que obliga a un gran número de fases semafóricas. Por el número de vehículos detectados una rotonda daría un mejor servicio y reduciría las demoras. Por otro lado, alguno de los accesos a la intersección carece de paso de peatones y en otro está bastante alejado, alargando la longitud de los itinerarios peatonales.

Se propone la creación de una glorieta ovalada, que favorece el principal flujo norte sur y canaliza los movimientos de giro. Mejorando notablemente los itinerarios peatonales ya que se incorpora un nuevo paso de peatones en el ramal norte y se acerca al itinerario peatonal de deseo el situado en el ramal de la calle Extremadura.

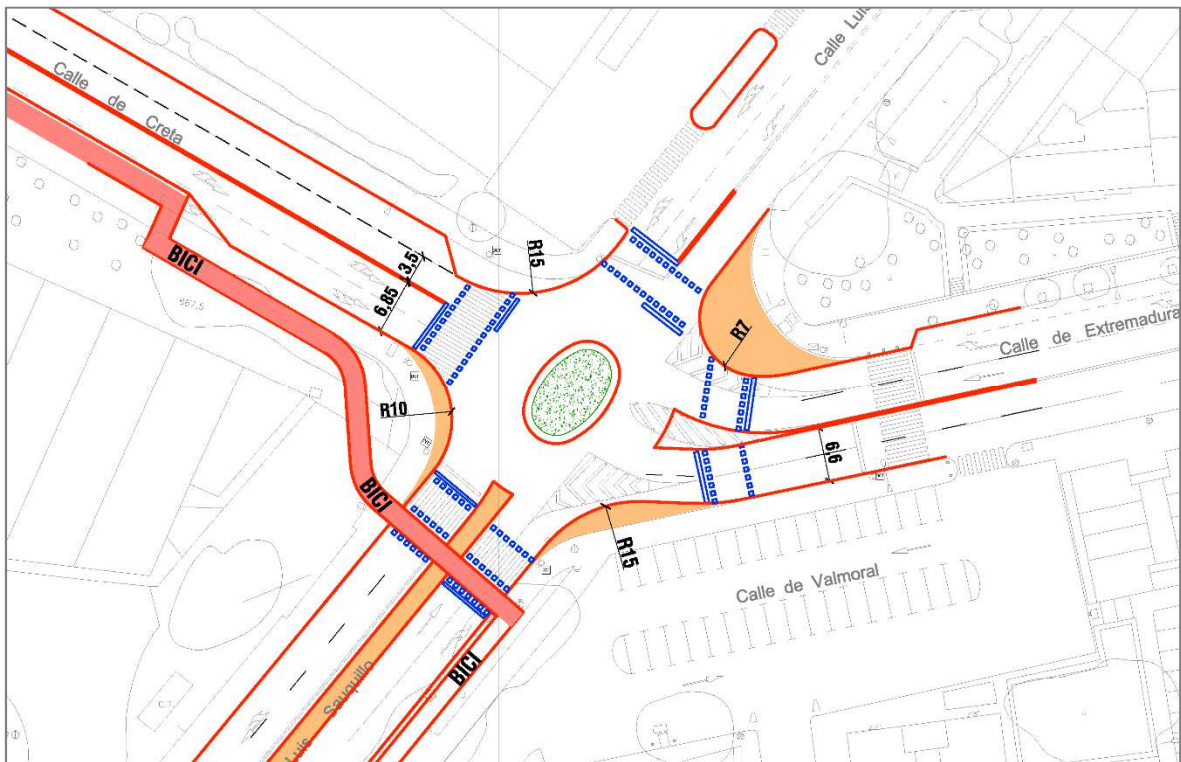


Ilustración 12: Propuesta actuación en la intersección de las calles Luis Sauquillo, Creta y Extremadura.

2.3 Calle Honda

No está bien resuelta el cruce de la calle Honda con la calle de la Telefónica al producirse un conflicto de movimientos, además de dificultar los itinerarios peatonales en este punto.

Reduciendo el ancho de los carriles hasta los 3 metros, se puede ampliar la acera sur, la cual en la actualidad tiene muy poco ancho útil debido a que los vehículos estacionados en batería comen parte de la acera actual.

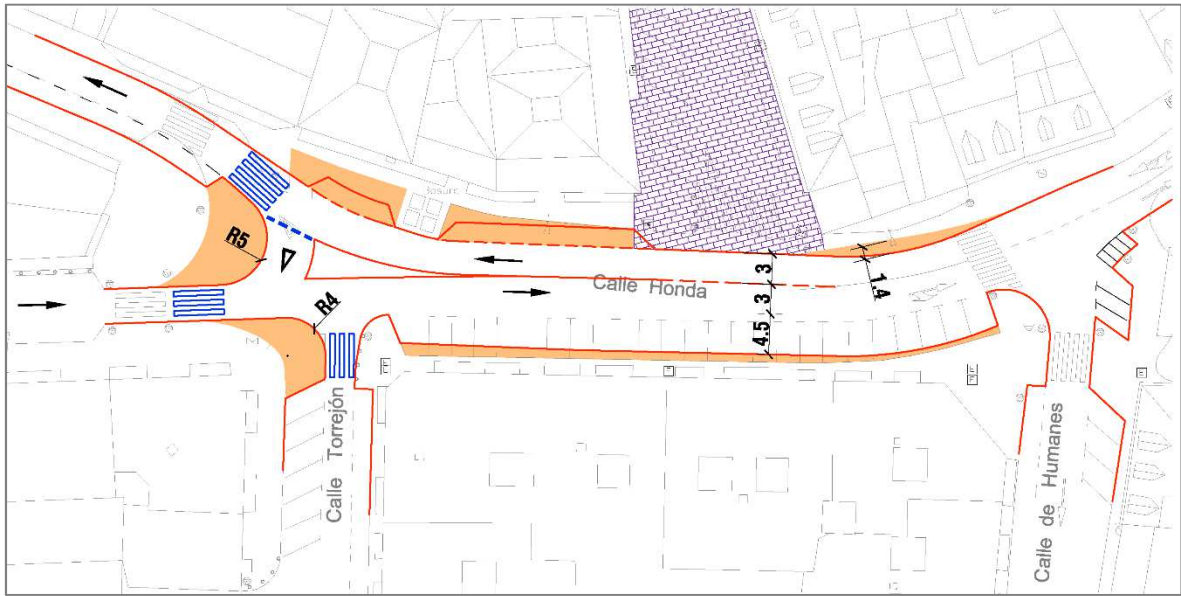


Ilustración 13: Propuesta actuación en la intersección de la calle Honda.

2.4 Calle Lavadero – Calle Extremadura

Se plantea reordenar la intersección en este punto para ganar espacio al peatón, aproximar los pasos de peatones a la intersección, conectar las calles Lavadero y Comunidad de Madrid y prohibir el giro a la izquierda en calle de Extremadura.

Además, se mejora la seguridad vial de la intersección al eliminar el giro a izquierda desde el sentido este de la calle Extremadura hacia la calle Comunidad de Madrid, el cual se realizará a través de un pequeño ramal en la calle Lavadero, el cual tiene capacidad hasta para dos vehículos.

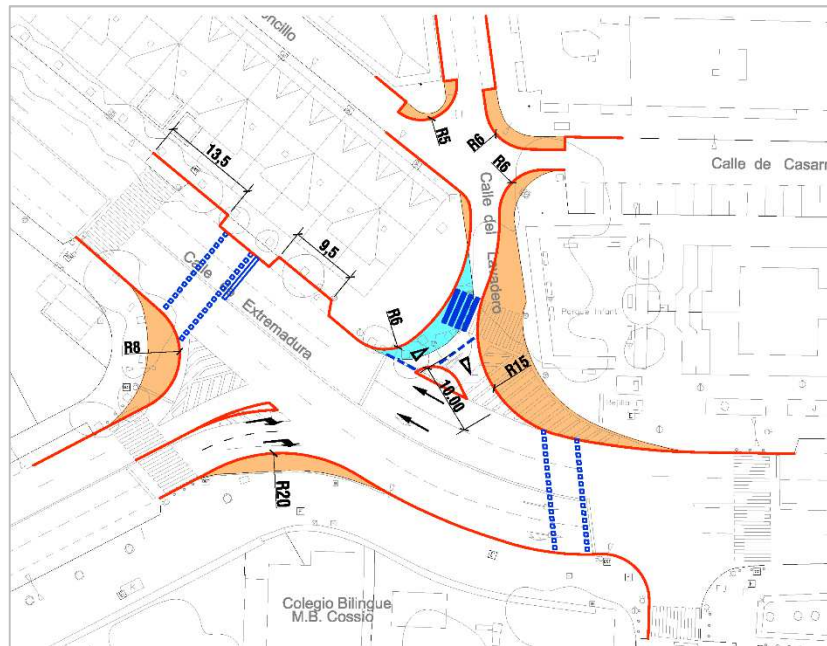


Ilustración 14: Propuesta actuación en la intersección de las calles Extremadura, Lavadero y Comunidad de Madrid.

2.5 Calle La Fuente – Calle Extremadura

Este punto gana una gran relevancia al constituir una de las rótulas a la eliminación del tráfico de paso por Luis Sauquillo, planteándose su ordenación.

Se mejora la ordenación de los movimientos de vehículos en la intersección formada por las calles Aldehuela, La Fuente, San Martín de la Vega y La Vega, como consecuencia se habilitan pasos peatonales en dicho punto, se ordena las bandas de estacionamiento y se gana espacio para el peatón.

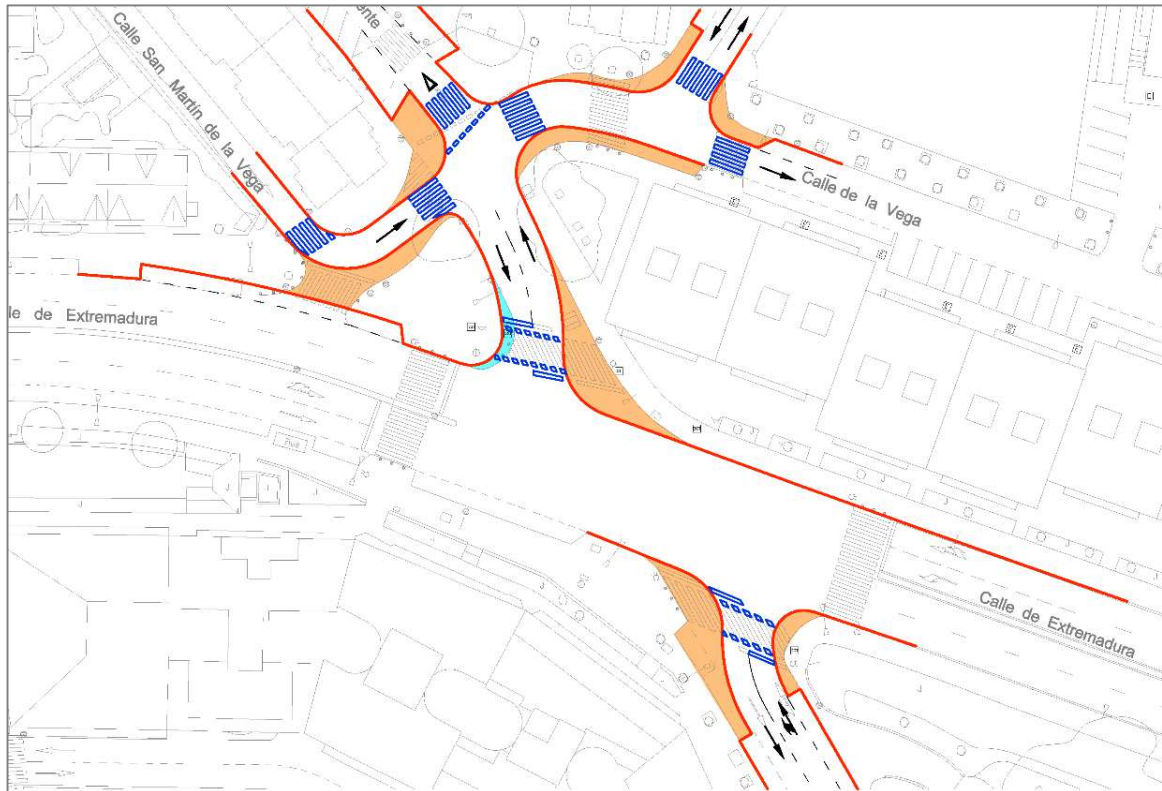


Ilustración 15: Propuesta actuación en la intersección de las calles Extremadura y La Fuente.

2.6 Calle Olivar – Calle Aldehuela – Calle Constitución

El eje Olivar-Aldehuela adquiere una gran relevancia, por lo que se plantea su adecuación. En este sentido, se plantea convertir en sentido único la calle Olivar, realizándose el sentido contrario por la calle del Paular. De esta forma se simplifican notablemente las intersecciones de Constitución con Olivar y Aldehuela con Olivar. La calle Olivar mejorará notablemente su ordenación ya que se ampliarán las aceras y se reordenarán las bandas de estacionamiento.



Ilustración 16: Propuesta actuación en la intersección de las calles Constitución y Olivar.

2.7 Av. Francisco Javier Sauquillo – Calle Leganés

Se plantea una actuación destinada a mejorar la continuidad de los itinerarios peatonales por Luis Sauquillo, al acercar el paso de peatones de la calle Francisco Javier Sauquillo al itinerario natural de la calle Leganés. Del mismo modo se gana espacio al peatón, al eliminar el ramal de incorporación a la calle Leganés norte. Esto permite ofertar más plazas de estacionamiento.

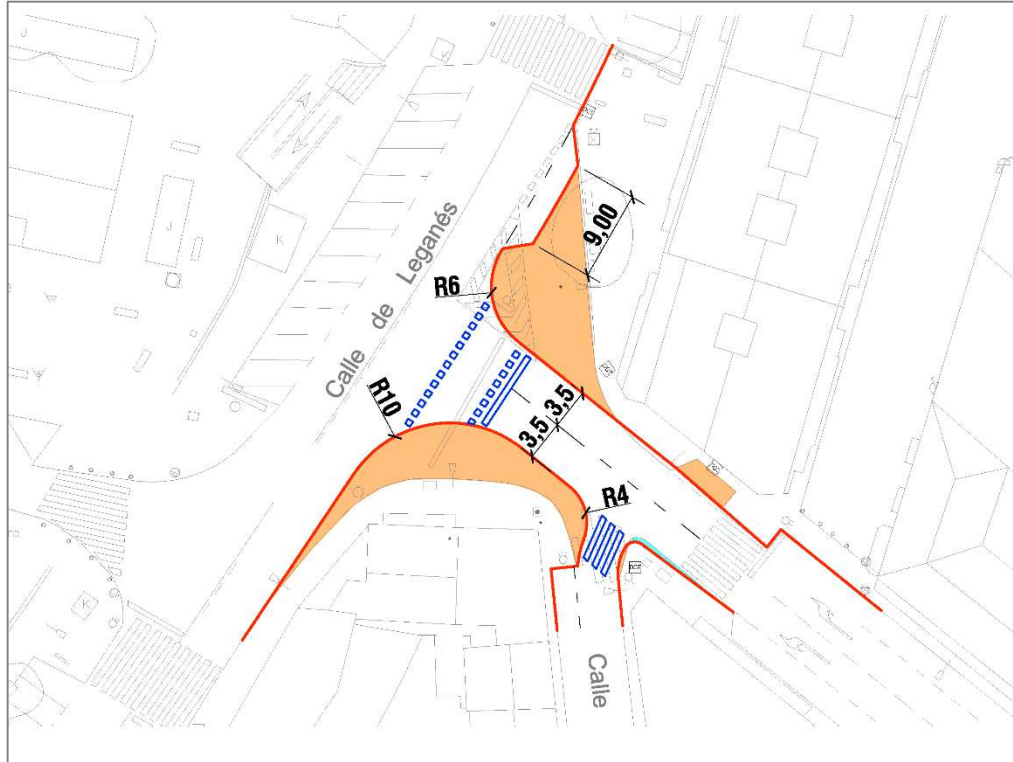


Ilustración 17: Propuesta actuación en la intersección de la calle Leganés con Av. Fco. J. Sauquillo.

2.8 Calle Humilladero

Se propone que la calle Humilladero canalice, para los dos sentidos de circulación el tráfico, entre calle Móstoles y Luis Sauquillo.

Además de esta actuación se plantea suprimir el estacionamiento con objeto de ampliar las aceras en un eje con un elevado potencial terciario.

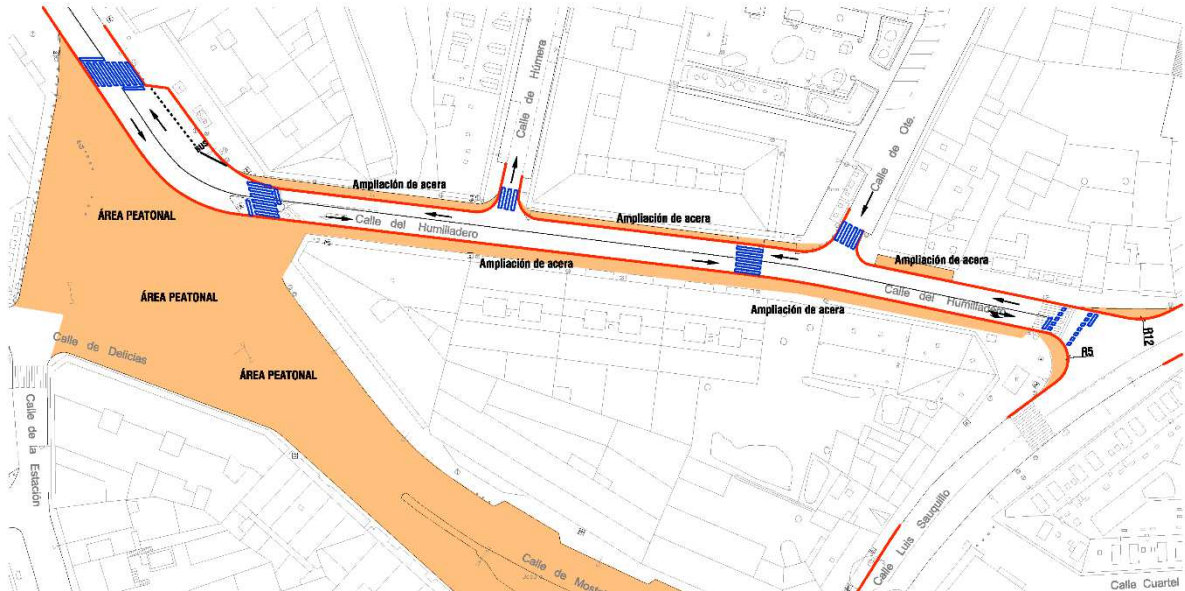
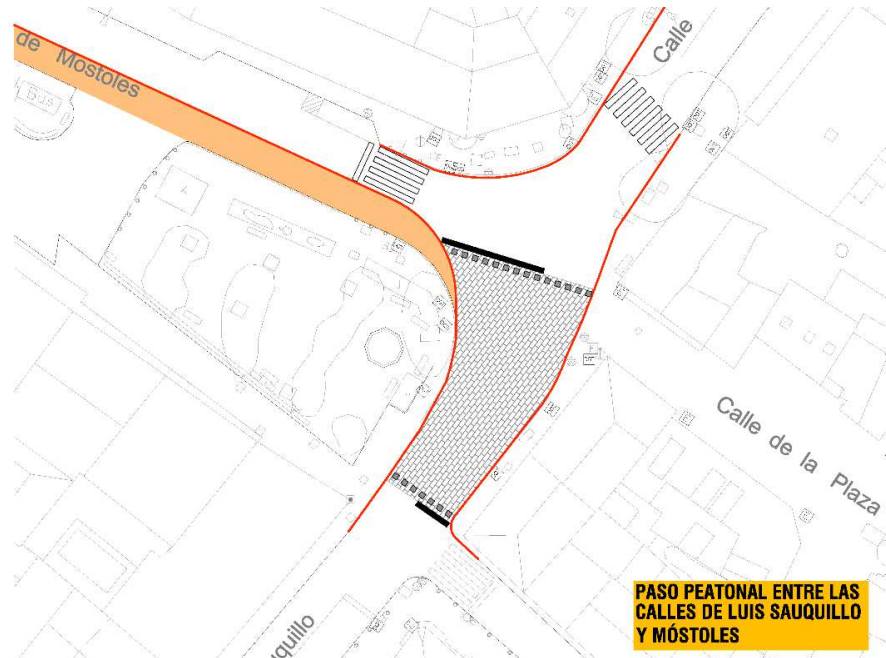


Ilustración 188: Propuesta de remodelación de la Calle Humilladero

2.9 Calle Luis Sauquillo - Calle Móstoles (Fases I y II)

Se propone la peatonalización en su totalidad de la Calle Móstoles en dos fases.

Fase I: un único carril de circulación en calle Móstoles y un amplio paso de peatones que comunica la ya peatonal calle de la Plaza con la propia calle Móstoles.



Fase II: peatonalización íntegra de calle Móstoles.

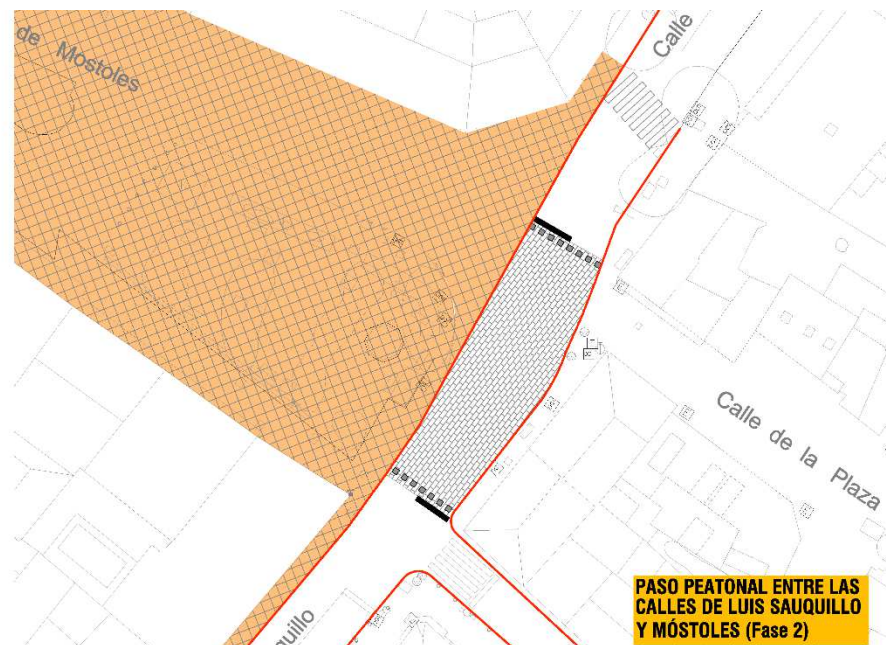


Ilustración 199: Propuesta de peatonalización de la calle Móstoles

3. REORDENACIÓN DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

La limitación de paso por Luis Sauquillo, así como la mejora de la oferta peatonal por la calle Móstoles origina la necesidad de reordenar la oferta de transporte público:

Por lo que se refiere a la calle Móstoles se plantea como alternativa la conversión en doble sentido de circulación de la calle del Humilladero, para de esta forma facilitar el acceso a la calle Leganés para los dos sentidos de circulación.

En lo relativo a la calle Luis Sauquillo se plantean 3 alternativas:

- Mantener el doble sentido de circulación por Luis Sauquillo**, aunque con un tratamiento más amable de la calle. No obstante, esto impediría un aumento efectivo de la anchura de las aceras. El acceso sólo sería para transporte público y residentes
- Mantener el doble sentido de circulación por Luis Sauquillo, pero con paso alternativo**. De esta forma se aumentaría la amplitud de las aceras y se garantizaría el paso del transporte público para los dos sentidos de circulación. La restricción de tráfico evitaría que se generara saturación en este punto.

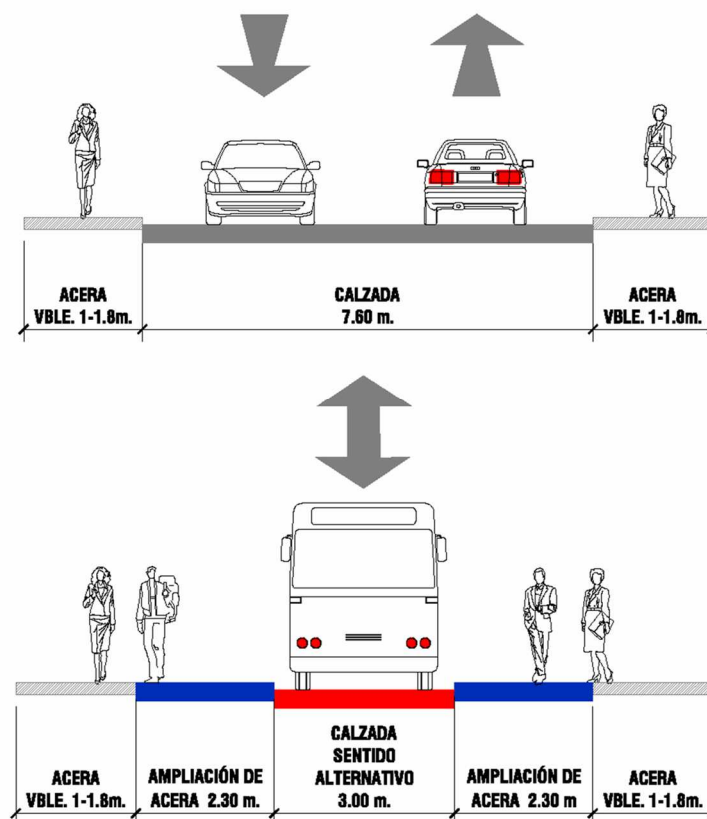


Ilustración 20: Sección Luis Sauquillo: actual, arriba; propuesta, abajo.

- c) **Desviar por completo el transporte público** convirtiendo la calle en una más de la zona de acceso restringido del Centro de la ciudad. El transporte público se desviaría por Paseo de Roma, Nazaret, calle de los Nardos y calle de las Nieves. El principal problema es el del aumento de la longitud en casi el triple de distancia y el incremento del tiempo de desplazamiento en más de cuatro minutos (en flujo libre), así como el paso por calles más residenciales.

Del mismo modo, la cobertura del casco histórico sería ligeramente inferior. Como contrapartida permite acercar a una buena parte de las líneas de autobús a la estación de metro y cercanías. Por otro lado, se podría reordenar la intersección de calle Móstoles con calle Belén para simplificar el itinerario de acceso.

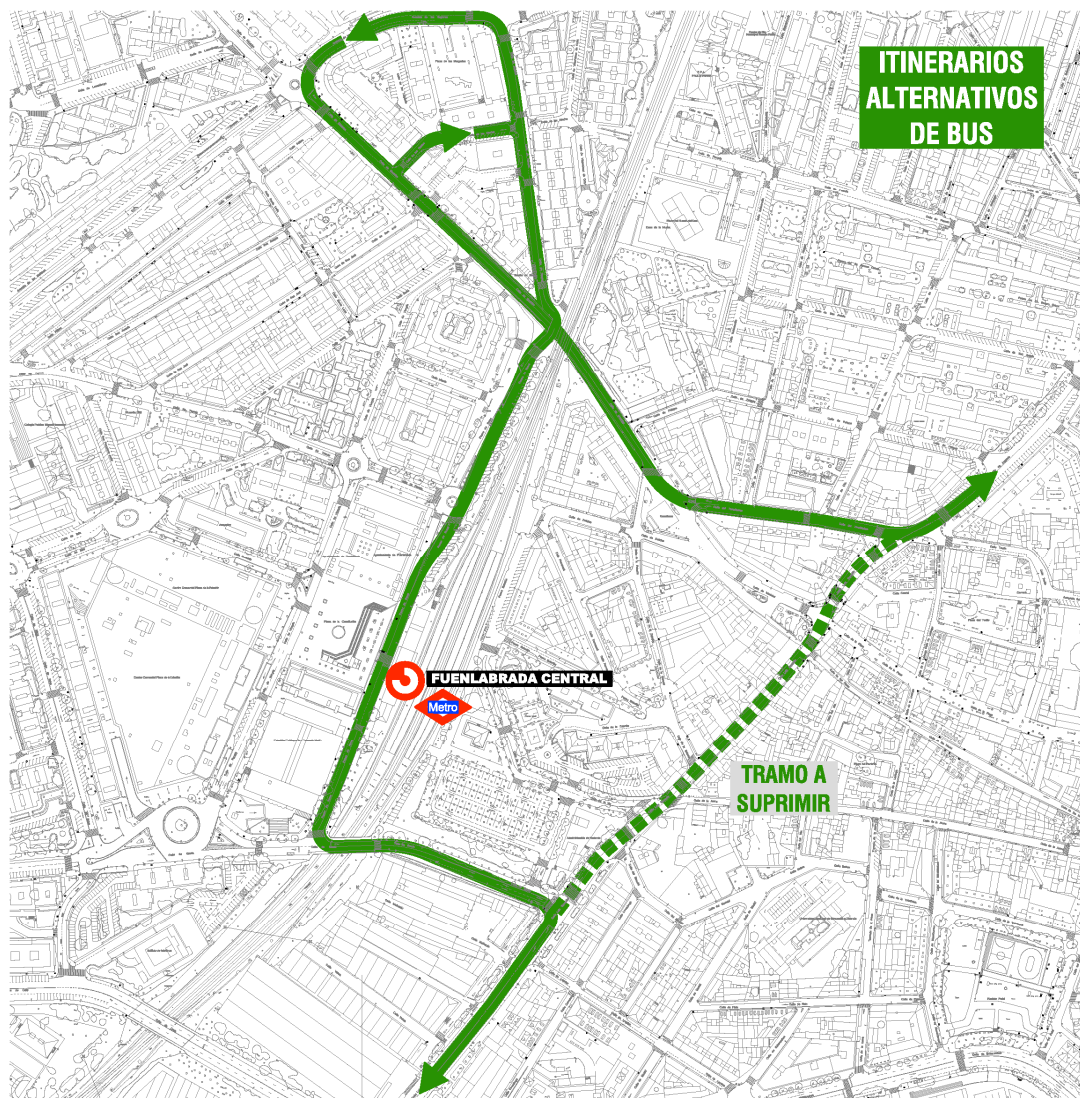


Ilustración 201: Itinerario alternativo líneas de autobús.

4. REORDENACIÓN DEL APARCAMIENTO

La actuación prevista de mejora del centro peatonal contempla la reducción de aproximadamente 180 plazas de aparcamiento. Si bien la ocupación nocturna no alcanza el 100% y, por tanto, hay alternativas de estacionamiento, se propone las siguientes medidas para cimentar una nueva estrategia de estacionamiento en función del motivo del viaje.

- a) **Alquiler de plazas a precio reducido en el aparcamiento del Ayuntamiento.**
- b) **Sobredotación del aparcamiento en los nuevos desarrollos urbanísticos y creación de plazas vinculadas a una actividad comercial.** En el perímetro de la zona a convertir en prioridad peatonal existe diferentes unidades de actuación, se plantea sobredotar de plazas para de esta forma compensar las que se pierden, tal y que se pudo observar en el mapa de planeamiento urbanístico.

Debe indicarse que actualmente en algunas de estas unidades existen solares de aparcamiento que son utilizados de forma accidental tanto por residentes como por vehículos a rotación. En alguna de estas unidades de actuación se podría impulsar la creación de una superficie comercial de tipo medio a la que se vincularía un aparcamiento público que no sólo diera servicio a dicha actividad sino también a la demanda a rotación del entorno.



Localizaciones solares actuales con posibles plazas. Fuente: Policía Local Fuenlabrada

- c) **Nuevo equipamiento municipal** previsto entre las calles Tesillo y La Plaza, que ampliará la dotación de aparcamiento y que podría ser de uso público
- d) **Aparcamiento estación.** Se propone gestionar y regular el estacionamiento situado junto a la estación, actualmente de libre acceso para de esta forma evitar que sea utilizado para la venta de coches o vehículos abandonados. La gestión la podría realizar la misma empresa que gestionar la zona de acceso restringido. En principio, sólo se permitiría el acceso a:

- Residentes del ámbito de la zona peatonal o de la zona situada entre la calle Móstoles y el Polígono Industrial
- Usuarios con abono transportes.

En función de su uso y de cómo se vayan consolidando los solares del ámbito de estudio se podría proceder a su transformación en zona verde, tal y como está previsto en el Plan General.

Considerando sólo los Cobertura aparcamientos públicos municipales (Ayuntamiento y nuevo equipamiento) prácticamente todo el ámbito estaría cubierto en un radio inferior a 350 metros, garantizando la accesibilidad a la zona comercial del centro.

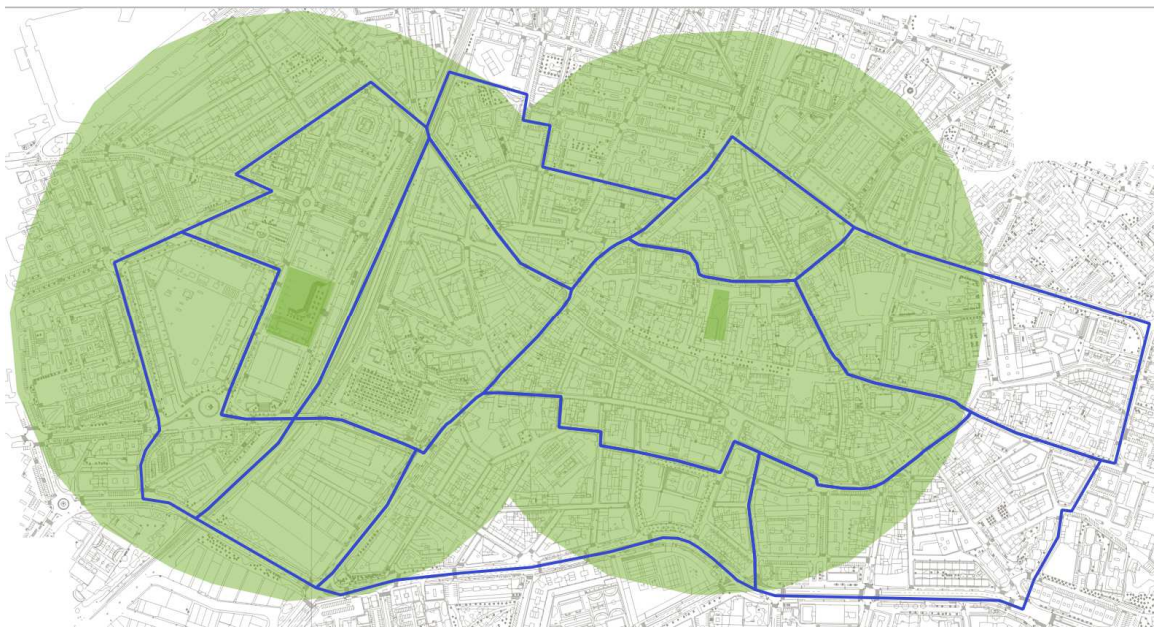


Ilustración 22: Cobertura 350m. desde los aparcamientos.

5. MEJORA DE LA OFERTA PEATONAL DE LAS CALLES DEL ÁMBITO

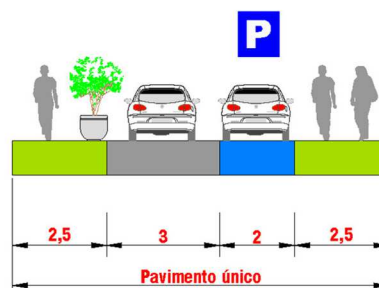
A medio plazo se propone la progresiva mejora de la oferta peatonal de todas las calles del ámbito. Como se ha visto en la diagnosis el 59% de las aceras tienen un ancho de 2 m. o inferiores. Debemos recordar que la ley de accesibilidad determina un ancho mínimo de acera de 1,80 metros. Así, prácticamente todas las vías deberían convertirse en calles residenciales y ser de plataforma única:

- Zona comprendida entre Luis Sauquillo, Arena, El Ferial y Av. Extremadura
- Zona comprendida entre Humanes, Estuche, Constitución, Aldehuela y Extremadura,

Además se debería ampliar las aceras en muchas más calles.

Así, el número total de plazas de aparcamiento afectadas sería de aproximadamente 500 plazas. Para evitar esta situación se plantea mantener un cordón de estacionamiento, con lo cual la afectación sería sensiblemente inferior. Por otro lado, la gestión sería diferente, sin necesidad de implantar cámaras de lectura de matrículas.

Sección tipo propuesta 1 calle residencial (10m)



Sección tipo propuesta calle residencial (8,5m)

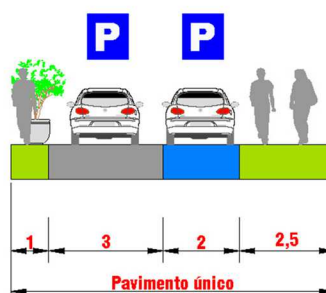


Ilustración 23: Propuesta de sección para calle residencial, de 10m y 8,5m

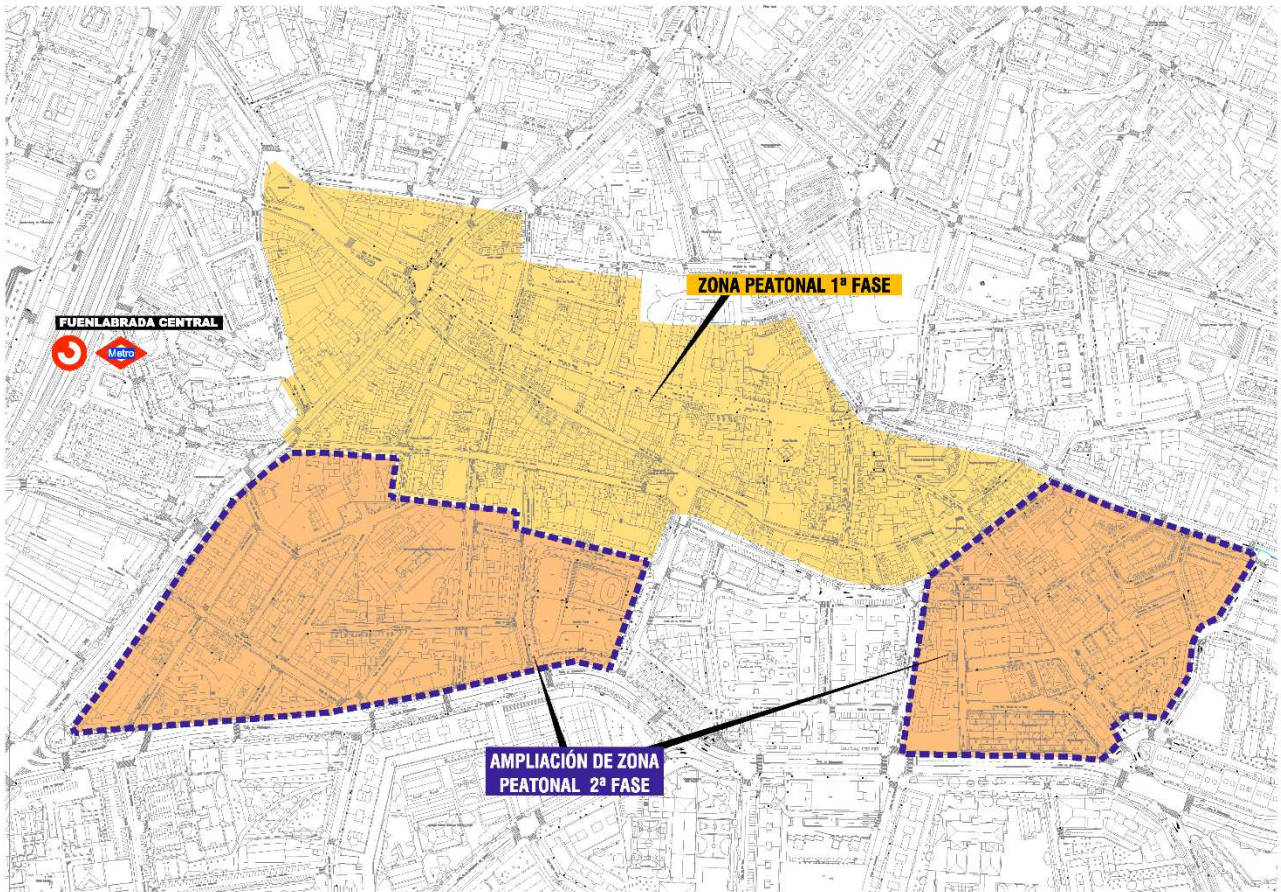


Ilustración 214: Propuesta de ampliación de la zona peatonal a medio-largo plazo

6. COBERTURA ESTACIÓN DE TREN E IMPLEMENTACIÓN

A medio plazo se plantea la cobertura de la estación de tren, conectando la Plaza de la Constitución con la calle de la Vía. De esta forma se generaría un polo de centralidad que cosería las dos zonas situadas a ambos lados de las vías férreas.

De forma paralela se realizaría una estación intermodal en el aparcamiento de la estación existente en la actualidad. Se aprovecharía para realizar un aparcamiento de oportunidad urbanística aprovechando los desniveles existentes que podría dar respuesta a las necesidades de aparcamiento de los vecinos de la zona.

También se incluirían otros elementos de intermodalidad como aparcamientos cerrados para bicicletas. A modo de ejemplo, Bicibox es un sistema que ofrece al ciclista la posibilidad de estacionar con seguridad su bicicleta privada dentro de un espacio reservado, y por tanto favorece el uso de este modo de transporte sostenible y saludable.



Ilustración 25: Bicibox implantados por el Área Metropolitana de Barcelona en la red ferroviaria de Cercanías

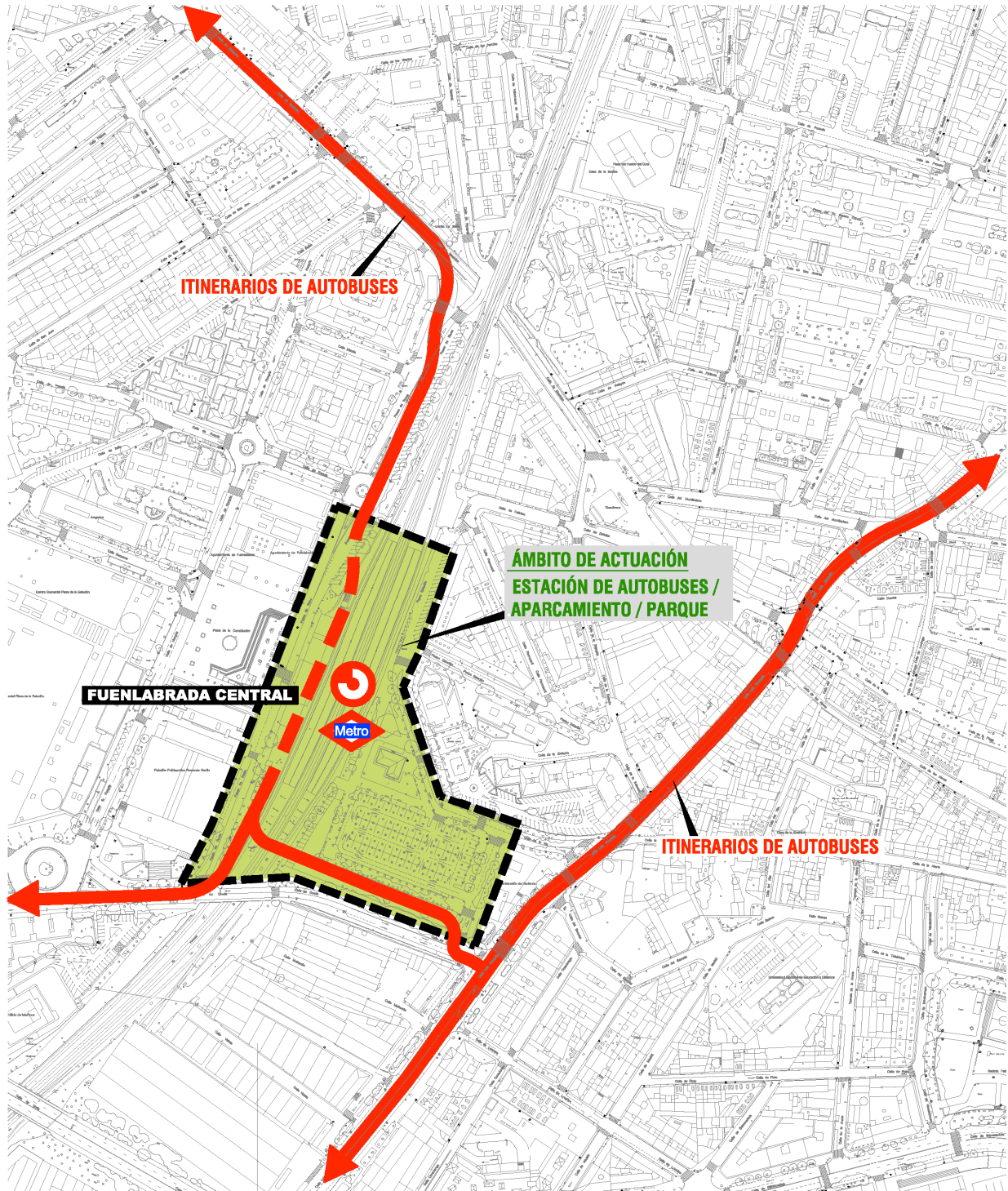


Ilustración 22: Propuesta de cobertura de la línea férrea